

АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО ТА АДМІНІСТРАТИВНА ДІЯЛЬНІСТЬ

УДК 347.791.3:656.612(477)

DOI <https://doi.org/10.32850/LB2414-4207.2021.22.08>

ПРАВОВІ АСПЕКТИ РЕЄСТРАЦІЇ МАЛИХ СУДЕН В УКРАЇНІ

Балобанов Олександр Олегович,
кандидат юридичних наук,
професор кафедри морського права
(Одеський національний морський
університет, Одеса, Україна)

Пальченко Алла Анатоліївна,
старший викладач кафедри морського
права
(Одеський національний морський
університет, Одеса, Україна)

Правові аспекти реєстрації маломірних суден в Україні мають актуальність у зв'язку з потребою вдосконалення цього питання. Сама процедура купівлі-продажу судна є важливим етапом у питаннях використання власності, тобто судна. Неправильне оформлення документів може стати причиною неможливості подальшої реєстрації судна. Уряд спростив реєстрацію суден. Відтепер усі власники маломірних суден звільнені від обов'язкового проходження технічного огляду під час реєстрації, а 30% судновласників – від обов'язкової реєстрації. Зміни до порядку про реєстрацію є певною мірою позитивними, але все ще потребують внесення додаткових змін до законодавства України з метою забезпечення їх належного застосування. Сучасні процеси демократизації суспільства зумовили те, що судна стали предметами товарообігу, зокрема міжнародного. Водночас у певних випадках здійснення зазначеного товарообміну судна підпадають під вимоги того чи іншого правового режиму. У зв'язку з тим, що більшість маломірних суден ввозяться з-за кордону, вони тією чи іншою мірою підлягають виконанню наведених режимів. Аналогічні режими застосовуються і в інших країнах. Одні держави використовують систему реєстрації суден із залученням органів судової влади, інші передбачають наявність спеціальних органів реєстрації, треті використовують змішану структуру, а четверті делегують частину функцій, пов'язаних із визначенням національної належності суден, юридичним та адвокатським установам. Дві категорії суден, які звільнені від реєстрації, все ж таки можуть бути зареєстровані в Судновій книзі України за бажанням власника судна, як і інші малі судна, спортивні судна, історичні копії суден, інші судна, що не підлягають обов'язковій реєстрації. Законодавча площина постійно змінюється залежно від політичної, економічної ситуації в кожній окремій країні.

Ключові слова: реєстрація, маломірне судно, Україна, транспортний засіб, власник судна.

LEGAL ASPECTS OF REGISTRATION OF SMALL VESSELS IN UKRAINE

Balobanov Aleksander Olegovich,
Candidate of Law,
Professor of the Department
of Marine Law
(Odessa National Maritime University,
Odessa, Ukraine)

Palchenko Alla Anatoliyivna,
Senior Lecturer of the Department
of Marine Law
(Odessa National Maritime University,
Odessa, Ukraine)

The legal aspects of the registration of small vessels in Ukraine are relevant due to the need to improve this issue. The very procedure of buying and selling a vessel is an important step in the use of property, ie the vessel. Improper execution of documents may cause the impossibility of further registration of the vessel. The government has simplified vessel registration. From now on, all owners of small vessels are exempted from the mandatory technical inspection during registration, and 30% of shipowners – from mandatory registration. Changes to the registration procedure are to some extent positive, but still require additional amendments to Ukrainian legislation to ensure their proper application. Modern processes of democratization of society have led to the fact that ships have become objects of trade, including international. In this case, in certain cases, the implementation of the specified exchange of goods vessels fall under the requirements of a particular legal regime. Due to the fact that most small vessels are imported from abroad, they are to some extent subject to these regimes. Similar regimes are used in other countries. Some states use a system of vessel registration involving the judiciary, others provide for special registration bodies, still others use a mixed structure, and still others delegate some of the functions related to determining the nationality of vessels, to legal and legal institutions. Two categories of vessels that are exempt from registration can still be registered in the Ship Register of Ukraine at the request of the shipowner as well as other small vessels, sports vessels, historical copies of vessels, other vessels that are not subject to mandatory registration. The legislative plane is constantly changing depending on the political and economic situation in each country.

Key words: registration, small vessel, Ukraine, vehicle, vessel owner.

Постановка проблеми. Правові аспекти реєстрації маломірних суден в Україні мають актуальність у зв'язку з потребою вдосконалення цього питання. Сама процедура купівлі-продажу судна є важливим етапом у питаннях використання власності, тобто судна. Неправильне оформлення документів може стати причиною неможливості подальшої реєстрації судна. Уряд спростив реєстрацію суден. Відтепер усі власники маломірних суден звільнені від обов'язкового проходження технічного огляду під час реєстрації.

Огляд останніх досліджень та публікацій. Важливі питання досліджуваної проблеми розглядалися в працях вітчизняних учених, зокрема, у роботах Л.О. Гришина, П.М. Карась, Л.М. Філіпішина, І.М. Манаєнко, І.В. Просьяник.

Завдання дослідження – визначити правові аспекти реєстрації маломірних суден в Україні, розглянути нові зміни до Порядку про реєстрацію маломірних суден.

Основний матеріал дослідження. За загальним правилом судно – це споруда, яка має водонепроникний корпус та має здатність пересуватись по воді та перевозити вантажі та пасажирів. Маломірні судна – безпалубні невеликі шлюпки та човни, катери з надбудовами і без них, найчастіше мають місцеві назви: баркас, дубки, фелюги, плавучі дачі тощо.

Проте законодавство України не дає одного визначення маломірного судна. Державний Комітет України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерство транспорту України дає визначення маломірного судна: Маломірне судно – яхта, катамаран, спортивний та прогулянковий катери, водний мотоцикл, що належать фізичним особам (резидентам і нерезидентам) та зареєстровані у відповідних реєстраційних органах за правилами країни. Згідно з Кодексом України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил судноплавства, маломірними суднами у частинах першій, третій, четвертій і п'ятій статті 116, частині другій статті 116-1, частині третій статті 116-2, частині першій статті 117, статті 118, частині третій статті 129, частині п'ятій статті 130 цього Кодексу слід вважати самохідні судна з головними двигунами потужністю менш як 75 к.с. (55 кВт) і несамохідні судна та парусні судна валовою місткістю менш як 80 реєстрових тон (або одиниць), а також моторні судна незалежно від потужності двигунів, але валовою місткістю не більш як 10 реєстрових тон (або одиниць) та несамохідні судна (гребні човни вантажопідйомністю 100 і більше кілограмів, байдарки – 150 і більше кілограмів та надувні судна – 225 і більше кілограмів), що належать громадянам [1].

Правила класифікації та побудови малих суден застосовуються до таких типів суден: самохідних суден із твердим корпусом, призначених для руху в водозаміщуваному, перехідному або глісуючому режимах зі швидкістю, що не перевищує 14 м/с, незалежно від потужності головних двигунів; самохідних надувних суден із жорстким днищем, що призначені для руху в водозаміщуваному, перехідному та/або глісуючому режимах зі швидкістю, що не перевищує 14 м/с, незалежно від потужності головних двигунів; самохідних надувних і каркасно-тканинних суден, призначених для руху в водозаміщуваному режимі, з потужністю головного двигуна не більше 4,5 кВт; несамохідних і стоїчних суден із жорстким корпусом, на яких встановлені механізми та обладнання з сумарною потужністю первинних двигунів енергетичної установки менш ніж 100 кВт; несамохідних і стоїчних суден, плавучих споруд і засобів із надувним корпусом без енергетичної установки; матеріалів і виробів, виготовлення яких повинно здійснюватися під наглядом Регістра.

Ці правила визначають вимоги, за умови виконання яких судну, плавучій споруді або холодильній установці судна може бути призначений клас Регістра. Привласнення судну класу Регістра означає відповідність конструкції судна застосовним вимогам Правил, а його технічного стану – умовам експлуатації, і прийняття судна під технічне спостереження Регістра на встановлений період, із проведенням усіх видів оглядів, наказаних «Правилами огляду судів». Регістр може привласнити клас судну за результатами технічного спостереження за його спорудою (виготовленням), а також привласнити або відновити клас судну, що знаходиться в експлуатації. Відновлення класу означає підтвердження Регістром відповідності конструкції судна та його технічного стану умовам, на яких був раніше привласнений клас, і продовження технічного спостереження Регістра на період, встановлений Правилами. Клас судну привласнюється або поновлюється Регістром, як правило:

- на шестирічний період для моторних і парусних суден із металевим корпусом, окрім суден із динамічними принципами підтримки;
- на восьмирічний період для несамохідних, гребних і стоїчних суден із металевим корпусом;

– на п'ятирічний період для будь-яких суден із не металевим корпусом і судів з динамічними принципами підтримки.

В обґрунтованих випадках Регістр може привласнити або відновити клас на менший термін. Наявність у судна класу чинного Регістра означає, що судно знаходиться під передбаченим Правилами технічним спостереженням Регістра за його технічним станом і повністю або певною мірою, визнаною Регістром за достатню, відповідає тим вимогам Правил, які застосовні до судна відповідно до його призначення, умов експлуатації та символу класу судна [2].

Класифікаційне свідоцтво та Свідоцтво про придатність малого судна до плавання втрачають силу, і дія класу судна припиняється Регістром, у випадках:

- непред'явлення судна загалом або окремих його елементів до призначеного періодичного або позачергового огляду в наказаний термін;
- аварійного випадку (судно має бути пред'явлене до позачергового огляду по місцю, в районі якого стався аварійний випадок, або відразу по приходу в базу (місце стоянки));
- введення не схвалених Регістром конструктивних змін і змін у постачанні судна в бік зменшення від наказаного Правилами;
- виконання ремонту спостережуваних елементів судна без схвалення й без спостереження Регістра;
- невчасного виконання наказаних конкретних вимог, що були за попереднього огляду судна умовою привласнення або збереження класу Регістра;
- припинення за ініціативою або з вини судовласника процесу огляду судна, що проводиться Регістром;
- виведення судна з експлуатації на період, що перевищує дату подальшого періодичного огляду, для виконання виставлених Регістром вимог (окрім випадку знаходження судна в ремонті для цих цілей).

Про призупинення дії класу судна та припинення дії Класифікаційного свідоцтва і Свідоцтва про придатність малого судна до плавання судовласник спеціально сповіщається Регістром. Дія класу судна може бути припинена на термін не більше шести місяців.

Державна реєстрація маломірних суден – це одна з функцій державного управління, метою якої є визначення національної приналежності судна та надання цьому судну права плавання під державним прапором. У результаті державної реєстрації на судно поширюється юрисдикція держави, яка зареєструвала це судно. Судно може здійснювати плавання тільки під прапором тієї держави, у якій воно зареєстроване. Факт державної реєстрації судна підтверджується внесенням записів про реєстрацію судна в державні судові реєстри або судові книги та видачою спеціальних документів про право плавання судна під прапором держави. Державна реєстрація суден здійснюється спеціально уповноваженими на це органами. Проведення державної реєстрації суден та отримання судном права плавання під прапором тієї чи іншої держави супроводжується виплатою встановлених зборів. Державна реєстрація судна є обов'язковою умовою для експлуатації вказаного судна та використання його за призначенням [2]. У результаті здійснення державної реєстрації судна проводиться закріплення за кожним конкретним судном індивідуальних реєстраційних ідентифікаційних ознак, таких як назва судна або бортовий номер.

Факт придбання судна у власність не означає автоматичного отримання судном права плавання під прапором будь-якої держави. Для реєстрації судна потрібно здійснити для цього акту процедуру, а саме: оголосити дані про власника та судно, надати документи, які підтверджують ці дані, сплатити встановлені збори. Право власності,

зокрема й на маломірне судно, складається з визначених критеріїв. Усі українські судна згідно з нормами чинного законодавства розподіляються на дві категорії: судна, що не підлягають нагляду з боку класифікаційного товариства; судна, що підлягають нагляду з боку класифікаційного товариства.

Судна першої категорії проходять державну реєстрацію в Судновій книзі України. Судна другої категорії реєструються в Державному судновому реєстрі України.

У зв'язку зі вказаним, режими, що встановлюються для згаданої категорії суден, є більш спрощеними в аспекті надання необхідних документів по реєстрації, об'єму проходження технічного нагляду, отримання кваліфікаційних документів на право керування тощо.

Процедура купівлі-продажу судна є одним зі способів набуття та припинення права власності на судно, в якому покупець набуває, а продавець втрачає таке право. Особливо важливим у цьому питанні є наявність у продавця документів, які прямо вказують на те, що право власності на судно, що продається, належить саме йому, або продавець діє за дорученням від імені іншої особи. У разі, якщо продавець і власник судна не є однією й тією самою особою, обов'язковою умовою проведення правочину є документальне підтвердження повноважень продавця. Як правило, таким документом є нотаріально завірена довіреність або завірена копія договору комісії в разі продажу судна через роздрібну мережу. Якщо купівля судна відбувається через торговельні мережі, окрім фіскального чеку та транспортної накладної треба скласти договір купівлі-продажу, який повинен бути підписаний продавцем та покупцем. У договорі треба вказувати підстави, які підтверджують права продавця на реалізацію судна. Якщо здійснюється купівля судна закордонних виробників, у договорі слід відображати інформацію про проходження цим судном митного контролю зі вказівкою відповідних митних документів.

Судно – це насамперед транспортний засіб, від технічного стану якого залежить не тільки безпека судноводіїв, а й безпека сторонніх осіб. Тому під час купівлі судна треба вимагати від продавця документи, які підтверджують, що судно відповідає встановленим вимогам безпеки.

Для отримання права плавання під прапором України треба звертатися до органу державної реєстрації суден або до підрозділів Укрморречінспекції, які розташовані по всій території України. У разі звернення до органів державної реєстрації треба заповнити відповідну заяву, форма якої залежить від категорії судна. До заяви треба додавати документи, передбачені «Порядком ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» [1]. Водночас із підготовкою та наданням документів для реєстрації судна з метою проходження технічного нагляду можливе звернення до органів, які здійснюють технічний нагляд за суднами. Відповідно до Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 року № 1069, для реєстрації судна під державним прапором України судовласнику необхідно надати до органів державної реєстрації суден документи, що підтверджують наявність або відсутність заставних зобов'язань. Застосування зазначеної норми викликає необхідність існування механізму документального підтвердження наявності або відсутності заставних зобов'язань на судно. Такий механізм був уведений та відпрацьований відповідно до низки постанов уряду України, спрямованих на врегулювання питань, пов'язаних із забезпеченням виконання юридичними та фізичними особами зобов'язань. Застава виникає на підставі договору, закону або рішення суду. Договір застави повинен бути укладений у письмовій формі. У випадках, коли предметом застави є нерухоме майно, договір застави (іпотеки) повинен бути нотаріально засвідчений.

Однак питання ідентифікації суден не тільки не втратили свого значення, а й набули ще більшої актуальності. За незмінних вимог наявності на сучасних суднах таких традиційних засобів ідентифікації, як прапор, назва порту приписки, світовою спільнотою через вимоги міжнародних морських організацій встановлені більш жорсткі критерії для ідентифікації суден. Прикладом цього може бути утворення системи розпізнавальних номерів суден Міжнародної морської організації (ІМО). Наведена система була введена в дію Резолюцією А.600 (15), яка була схвалена асамблеєю ІМО 19 листопада 1987 року. Введення в дію міжнародних заходів з ідентифікації суден було пов'язано з необхідністю підвищення безпеки на морі, запобігання та боротьби з забрудненням моря з суден, а також надання допомоги в запобіганні морському шахрайству. Основною метою системи було застосування уніфікованої для усіх суден єдиної міжнародної ідентифікаційної ознаки, якою став розпізнавальний номер ІМО. Основним принципом існування системи розпізнавальних номерів є те, що привласнений кожному судну розпізнавальний номер залишається незмінним під час усього існування судна, незважаючи на зміни прапора, назви судна або типу та призначення та інших властивих даних. З метою ефективного застосування розпізнавальний номер вноситься у судові свідоцтва, які також містять у собі характеристики судна, такі як: головні розміри судна, тип та призначення, реєстраційні дані тощо. Наведене дає змогу закріпити розпізнавальний номер за конкретним судном та ускладнює здійснення несанкціонованих змін ідентифікаційних ознак.

Функції щодо присвоєння та обліку розпізнавальних номерів за доручення Міжнародної морської організації виконуються Регістром судноплавства Ллойда, який є найстарішою у світі організацією, що здійснює статистику світового торговельного флоту, а також є класифікаційним товариством. Результатами роботи та розвитку системи розпізнавальних номерів було те, що у 2002 році до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74) були внесені поправки щодо обов'язкового нанесення на судна, які підпадають під дію зазначеної конвенції, належного маркування, яке являє собою зображення розпізнавального номера ІМО [3].

Таким чином, розпізнавальні номери підлягали внесенню не тільки у судові документи, а й нанесенню на саме судно, що ще більше сприяло зміцненню зв'язку між судовими документами та самим судном. Крім того, конвенцією були обумовлені місця конструктивних елементів судна, на яких повинно бути нанесено маркування, а також визначені засоби для нанесення такого маркування. Такі заходи дали змогу поширити поняття розпізнавального номера ІМО з документальної ідентифікації ознаки на візуальну ідентифікаційну ознаку, а також виключили можливість застосування одних і тих самих ідентифікаційних ознак на різних схожих або однотипних суднах. Беручи до уваги всі позитивні досягнення світової спільноти в аспекті встановлення уніфікованих міжнародних засобів для ідентифікації суден, слід зауважити, що вимоги про необхідність застосування розпізнавальних номерів поширюються не на всі категорії суден. Щодо прогулянкових суден, суден, які не здійснюють міжнародних рейсів, а також суден внутрішнього плавання, то зазначені не входять до категорій, яким присвоюється номер ІМО. Наведене певною мірою ускладнює здійснення ідентифікації перелічених категорій суден за єдиними уніфікованими ідентифікаційними ознаками та потребує застосування для таких суден додаткових ідентифікаційних засобів.

Застосування міжнародних ознак для ідентифікації суден не зменшує ролі та значення національних ідентифікаційних ознак для суден. Судно не може отримати міжнародні ідентифікаційні ознаки без чітко визначених національних ідентифікаційних ознак.

До національних ідентифікаційних ознак належать ознаки, які привласнюються судну під час його державної реєстрації під прапором тієї чи іншої держави, наприклад, назва судна або бортовий реєстраційний номер, офіційний номер реєстрації, визначення порту приписки судна. Національні законодавства держав встановлюють відповідні вимоги та процедури щодо присвоєння та зміни національних ідентифікаційних ознак. Привласнення суднам національних ідентифікаційних ознак проводиться спеціально вповноваженими на це державними органами, які також здійснюють облік таких ознак та контроль за їх використанням. Національні законодавства держав встановлюють відповідні вимоги та процедури щодо присвоєння та зміни національних ідентифікаційних ознак. Особливі вимоги даються державами для отримання судном права плавання під державним прапором, який є основною національною ідентифікаційною ознакою судна. Право застосування судном привласнених національних ідентифікаційних ознак підтверджується судовими документами, у яких визначені ці ознаки.

З метою належного відрізнення кожного судна та встановлення правового зв'язку між цим судном та державою національні законодавства держав встановлюють спеціальні вимоги щодо визначення місць нанесення на судна національних ідентифікаційних ознак, а також визначають формат, розмір, а в деяких випадках і засіб їх нанесення. Як правило, для морських суден місця нанесення національних ідентифікаційних ознак зумовлені традиціями, яких набула світова спільнота в діяльності, пов'язаній із торговельним мореплаванням. З метою належного адміністрування правомірності використання суднами національних ідентифікаційних ознак національні законодавства встановлюють міру відповідальності за порушення вимог щодо ідентифікації суден.

Комплексне застосування національних та міжнародних ідентифікаційних ознак дає змогу повною мірою вирішити питання ідентифікації судна в межах праввідносин, які виникають у діяльності, пов'язаній із торговельним судноплаванням.

В Україні потенційну можливість здійснення конвекційного нагляду за морськими суднами мають одразу п'ять класифікаційних товариств, чотири з яких є досить авторитетними та входять до Міжнародної асоціації класифікаційних товариств. Класифікаційні товариства мають власні правила та процедури проведення класифікаційного нагляду за суднами. Кожне з класифікаційних товариств присвоює судну, яке знаходиться під його наглядом, свій реєстровий номер, за яким і здійснюється облік конкретного судна в кожному конкретному класифікаційному товаристві. Під час експлуатації судна судовласник може змінювати класифікаційне товариство, що перш за все пов'язано з рівнем вимог, встановленим тим чи іншим товариством, а також конкурентною боротьбою класифікаційних товариств на ринку надання судовласникам послуг класифікаційного нагляду.

В Україні Регістр судноплавання України має монополію на проведення технічного нагляду за маломірними суднами. Як індивідуальна ідентифікаційна ознака маломірного судна іноземного виробництва використовується Ідентифікаційний номер корпусу (Hull Identification Number, далі – HIN). Наведена ідентифікаційна ознака являє собою унікальну послідовність цифр, букв і позначень, які постійно нанесені на корпус судна на спеціально визначених для цього місцях, спеціально встановленими засобами і розмірів. Цей номер наноситься на корпус судна виробником у процесі його виготовлення. Необхідність нанесення іноземним виробником HIN на корпус судна зумовлена дією міжнародних та національних стандартів. Ігнорування виробником цих вимог призводить до того, що його продукція не може бути визнана як така, що відповідає умовам стандартів, унаслідок чого така продукція не буде допущена

державними органами до експлуатації та використання у будь-якій країні, яка приєдналась до вимог відповідних міжнародних або має відповідні національні стандарти.

Серед основних стандартів слід визначити Міжнародний стандарт ISO100087, а саме з питань ідентифікації суден: його частина – Малі плавзасоби – Ідентифікація корпусу – Система кодування.

Знання елементів НІН надає можливість встановити країну виробництва судна, його виробника, дату побудови корпусу, серійний номер судна.

Особливо важливим у питаннях ідентифікації маломірних суден є визначення місць та засобів нанесення маркування. Система маркування корпусів малих суден передбачає одночасне нанесення номеру на різні місця корпусу одного й того самого судна. За допомогою наведеного дублювання створюється можливість проведення ідентифікації суден у випадках руйнування або пошкодження елементів НІН.

Характерною ознакою застосування НІН є включення до нього такого складового елемента як ідентифікаційний код виробника (Manufacturer Identification Code, далі – МІС). Наведений елемент містить закодовані дані про виробника, який його застосовує. Такі дані виглядають як сукупність літерних позначень, що присвоюються виробнику та реєструються спеціально уповноваженими на те державними органами.

Міністерство транспорту та зв'язку України затвердило своїм наказом від 13 грудня 2006 року № 1151 форми бланків типових реєстраційних документів. Однак відсутність в Україні вітчизняних стандартів щодо маркування маломірних суден, а також неприєднання України до вимог Європейського Союзу з цих питань знижує ефективність ужитих заходів із правового впорядкування питань ідентифікації маломірних суден вітчизняного виробництва.

На водних суб'єктах Одеської області діють правила користування маломірними суднами, які зокрема обумовлюють вимоги до маркування. Бортовий реєстраційний номер маломірного судна, визначений під час державної реєстрації, наноситься на обох бортах такого судна контрастною незмиваною фарбою на відстані 1/4 довжини корпусу в один рядок. Висота букв – 150 мм, висота цифр – 200 мм, ширина букв та цифр – 20 мм, товщина ліній – 15–20 мм. Для розбірних та надувних гумових човнів висота букв – 100 мм, висота цифр – 150 мм, ширина букв та цифр – не менше 15 мм. На все обладнання (весла, підвісні двигуни, рятувальні засоби та інше) наноситься його бортовий реєстраційний номер.

Завдяки прагненню врегулювати в дусі взаєморозуміння та співробітництва всі питання щодо морського права за ініціативою Організації Об'єднаних Націй 10 грудня 1982 року була підписана Конвенція ООН з морського права. Одним із важливих принципів, які увійшли до основ під час підписання зазначеної Конвенції, був принцип встановлення правового режиму для морів та океанів, який сприяв би міжнародним сполученням та використанню наведених у мирних цілях із одночасним урахуванням суверенітетів усіх держав, як прибережних, так і таких, що не мають виходу до моря. Застосування наведених принципів надало можливість натепер мати свій флот таким державам, як Монголія, Молдавія, Швейцарія, Чехія тощо. Саме це дало змогу встановити справедливий та рівноправний міжнародний економічний порядок, у якому враховуються інтереси та потреби всього людства.

Поняття судноплавства невід'ємно пов'язане з поняттям підняття на судні державного прапора. Для правового підняття прапора держави судно отримує відповідне право. Надання судну такого права свідчить про визначення національної належності конкретного судна до цієї держави та поширення юрисдикції цієї держави на це судно. Державний прапор належить до ознак державності та суверенітету. Отже, будь-які випадки, пов'язані з неповагою до Державного прапора, розцінюються як

спроби порушення суверенітету самої держави. Спираючись на наведене, Конвенція ООН з морського права статтею 91 закріпила поняття національності суден та визначила, що кожна держава визначає умови надання своєї національності суднам, реєстрації суден на її території та права плавання під Державним прапором.

Відповідно до даних Регістра Ллойда, який, окрім інших функцій, виконує ведення незалежної статистики світового флоту, натеper зафіксовано 230 держав, які надають суднам право плавання під своїми прапорами. Кожна з цих держав встановлює свої вимоги для визначення національної належності суден та всіх процедур, які пов'язані та є наслідком цього правового акту. Вивчення та аналіз законодавчих вимог різноманітних держав із питань визначення національної належності суден та реєстрації суден під їхнім прапором сприяє: чіткому розумінню правової природи процесів, які витікають з цієї діяльності; уніфікації, спрощенню та розвитку національних вимог з реєстрації суден, а також своєчасній адаптації цих вимог до результатів, досягнутих всесвітньою спільнотою; запобіганню випадкам морського шахрайства та зміцненню міжнародного іміджу України.

Кабінет Міністрів України 8 квітня 2020 року підтримав пропозицію Міністерства інфраструктури України щодо скасування обов'язкової реєстрації та технічного огляду маломірних суден та своєю постановою за № 289 затвердив відповідні зміни до Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України [6].

Відповідно до цих змін з-під дії Порядку про реєстрацію (та, відповідно, з-під обов'язкової державної реєстрації) виведено такі дві категорії суден: малі моторні судна, оснащені механічним двигуном (двигунами), із загальною максимальною потужністю до 10 кВт, окрім риболовних суден, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства; веслові судна довжиною до 4 метрів, що не використовуються для промислу водних біоресурсів, перевезення вантажів та/або пасажирів із метою провадження підприємницької діяльності.

Щодо першої категорії суден слід зазначити, що Порядком про реєстрацію не визначено терміна «мале моторне судно». Навіть більше, наразі в законодавстві України взагалі відсутнє єдине визначення малого/маломірного судна. У більш ніж 15 підзаконних актах можна зустріти такі визначення, як «маломірне (мале) судно» та окремо «мале судно» і «маломірне судно», що суттєво відрізняються один від одного як за довжиною судна (від менше ніж 7 м до менше ніж 25 м), так і за іншими критеріями визначення плавзасобу як «малого судна». Мале судно – будь-яке судно, крім судна риболовного, довжина корпусу якого менша ніж 20 м, за винятком суден, побудованих чи обладнаних для буксирування, штовхання чи ведення в зчаленні суден, що не є малими суднами, а також суден, на яких дозволено перевозити більше 12 пасажирів, і поромів; моторне судно – будь-яке судно, що використовує власну силову установку, за винятком суден, двигуни яких використовуються лише для здійснення невеликих переміщень (у портах чи в місцях навантаження і розвантаження) або для збільшення їхньої маневреності під час їх буксирування чи штовхання. У Положенні про порядок видачі посвідчення судноводія малого/маломірного судна наведено такі визначення: «мале/маломірне судно – моторне судно з корпусом довжиною до 24 метрів та вітрильне судно з корпусом довжиною від 2,5 до 24 метрів валовою місткістю менш як 80 одиниць (за винятком суден, що перевозять більше 12 пасажирів, суден, що перевозять небезпечні вантажі, буксирів, штовхачів, криголамів, поромів, суден допоміжного та технічного флоту), а також водні мотоцикли (гідроцикли)» та «моторне судно – самохідне судно будь-якого типу з корпусом довжиною до 24 метрів, конструкція та призначення якого відповідають вимогам Технічного регламенту прогулянкових суден, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України

від 9 листопада 2011 року № 1147» [5]. Відсутність єдиного правового механізму щодо встановлення критеріїв для визначення судна як малого/маломірного призводить до виникнення різних тлумачень та спірних питань як між самими органами влади, так і між органами влади та судновласниками. У зв'язку з цим основною проблемою, яка може виникнути під час прийняття рішення щодо обов'язковості реєстрації «малого моторного судна», є його визначення, включаючи технічні параметри, до яких перш за все належить довжина корпусу.

Іншою зміною до Порядку про реєстрацію є внесення змін, згідно з яким раніше для реєстрації судна в Судновій книзі України було необхідно надати «копію свідоцтва про придатність судна до плавання або акт огляду судна перед його реєстрацією». Таким чином, судновласник повинен був звертатися до класифікаційного товариства за отриманням відповідних документів для реєстрації свого судна. Відповідно до внесених змін сьогодні на підставі цього ж підpunkту судновласник повинен надати один із таких документів: сертифікат малого судна, технічний паспорт, керівництво з експлуатації на судні або інший документ, виданий класифікаційним товариством, що підтверджує основні технічні характеристики судна. Судновласника звільнено від технічного огляду окремих суден лише під час їхньої реєстрації, що не виключає обов'язку судновласника забезпечити технічний нагляд цих суден надалі згідно із законодавством України.

Висновки. Сучасні процеси демократизації суспільства зумовили те, що судна стали предметами товарообігу, зокрема міжнародного. Однак у певних випадках здійснення зазначеного товарообміну судна підпадають під вимоги того чи іншого правового режиму. Наприклад, українським законодавством під час здійснення експорту або імпорту суден передбачено виконання вимог податкового, митного, прикордонного та інших режимів. У зв'язку з тим, що більшість маломірних суден ввозяться з-за кордону, вони тією чи іншою мірою підлягають виконанню наведених режимів. Аналогічні режими застосовуються і в інших країнах. Одні держави використовують систему реєстрації суден із залученням органів судової влади, інші передбачають наявність спеціальних органів реєстрації, треті використовують змішану структуру, а четверті делегують частину функцій, пов'язаних із визначенням національної належності суден, юридичним та адвокатським установам. Треба зауважити, що законодавча площина постійно змінюється залежно від політичної, економічної ситуації в кожній окремій країні. Підводячи підсумки, важливо зазначити, що, враховуючи чинну нормативну базу, процедура реєстрації маломірного флоту в Україні є досить формалізована. Проте в деяких питаннях згадане законодавство необхідно узгоджувати з чинними міжнародними стандартами. Окремо слід зазначити, що на практиці процедура реєстрації малого судна є досить тривалою в часі, а за умови знаходження державних установ в різних районах міста та досить нетривалий час прийому відвідувачів, багатьох така ситуація відлякує від придбання та правомірного використання маломірного флоту. Дві категорії суден, які звільнені від реєстрації, все ж таки можуть бути зареєстровані в Судновій книзі України за бажанням власника судна, як і інші малі судна, спортивні судна, історичні копії суден, інші судна, що не підлягають обов'язковій реєстрації. Така зміна є позитивною, оскільки тепер у судновласників, наприклад, спортивних або історичних суден з'являється можливість зареєструвати своє судно. Це своєю чергою дає змогу захистити своє право власності на таке майно через отримання документального підтвердження належності такого судна певній особі.

Розглянуті зміни до Порядку про реєстрацію є певною мірою позитивними, але все ще потребують внесення додаткових змін до законодавства України з метою забезпечення їхнього належного застосування.

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 р. № 8073-Х. *База даних «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>
2. Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України : постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 року № 1069. *База даних «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1069-97-п#Text>
3. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1960 р. (СОЛАС-74). *База даних «Законодавство України»*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_238#Text
4. Кодекс торгового мореплавства України : Закон України від 23 травня 1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 47.
5. Про затвердження Технічного регламенту прогулянкових суден : постанова Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2011 р. № 1147. *База даних «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1147-2011-п#Text>
6. Про внесення змін до Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України : постанова Кабінету Міністрів від 8 квітня 2020 р. № 289. *База даних «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/289-2020-п#Text>
7. Про морські порти України : Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-УІ. *Офіційний вісник України*. 2012. № 45.
8. Про затвердження Правил надання морських послуг у портах України : Наказ Міністерства інфраструктури України від 5 червня 2013 р. № 348. *Офіційний вісник України*. 2013. № 65.
9. Гришина Л.О., Карась П.М., Філіпішина Л.М. Тенденції, проблеми та перспективи розвитку морегосподарського комплексу України в умовах євроінтеграції. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2019. Вип. 24. Ч. 1. С. 131–135.
10. Морська доктрина України на період до 2035 року. *База даних «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>
11. Манаєнко І.М., Просяник І.В. Особливості зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств в умовах євроінтеграції. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. Вип. 18. Ч. 3. С. 11–14.